

Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA — № 5. — d. 10 lutego 1922 r.

12.

OKÓLNIK

Ministra Kolei Żelaznych do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych z dn. 2/I 1922 r. № VI 22/26/22 w sprawie skreślenia z inwentarza parowozów.

W taborze Polskich Kolei Państwowych dość znaczny odsetek stanowią parowozy starej konstrukcji, o małej sile pociągowej, typu nieodpowiedniego dla potrzeb nowoczesnej eksploatacji.

Dopóki Polskie Koleje Państwowe nie posiadały własnego inwentarza z konieczności wypadało zachowywać wszystkie jednostki parowozowe za wyjątkiem tych, które uprzednio były skreślone z inwentarza, lub zostały odstawione celem skreślenia.

Obecnie, gdy przydział większej części parowozów z ilostanu państw zaborczych stał się faktem, należy poddać rewizji dotychczasowy sposób postępowania przy oddawaniu parowozów do naprawy głównej.

Nawet przy znacznym braku parowozów, co ma i będzie miało miejsce przez czas dłuższy na polskich kolejach państwowych, należy w każdym poszczególnym wypadku w stosunku do parowozów przestarzałego typu rozstrzygnąć następujące pytania:

1) czy ze względu na konstrukcję parowozu, wiek i stan jego, oraz siłę pociągową, parowóz ma być naprawiony i użyty do pracy pociągowej, przetaczania i t. p.;
2) czy po przeprowadzeniu naprawy lub bez niej parowóz może być użyty do innego celu (jako ogrzewczy, dla celów gospodarczych i t. p.);
3) czy parowóz nie nadaje się do żadnej służby i ma być skreślony z inwentarza.

Miarodajnemi przy odpowiedziach na powyższe pytania są:

1) stan parowozu i odpowiedni zapas części składowych dla niego;
2) wiek parowozu;
3) odpowiedniość siły pociągowej parowozu do warunków eksploatacji;
4) koszt naprawy.

Przy rozstrzyganiu kwestji naprawy lub skreślenia z inwentarza parowozów przestarzałych typów należy opierać się na następujących przepisach:

Przepisy odnośnie naprawy oraz skreślania z inwentarza parowozów przestarzałych typów.

I. Jako prekluzyjny wiek parowozu na czas przejściowy, aż do odwołania ustala się: dla parowozu osobowego lat 35, dla parowozu towarowego lat 40.

II. Parowozy, które dosięgły wskazanego wieku, w razie konieczności oddania ich do naprawy głównej lub uzupełniającej, winny być poddane uprzednio szczegółowemu badaniu w warsztatach kolejowych i nie mogą być naprawiane bez każdorazowej zgody na to Ministerstwa Kolei Żelaznych.

W tym celu:

1. Przed pierwszym października każdego roku winny złożyć Dyrekcje do Ministerstwa Kolei Żelaznych plan skreślenia parowozów z inwentarza na cały rok następny.

W planie tym winny być umieszczone numerycznie parowozy takich serji, które, zdaniem Dyrekcji, ze względu na stan i wiek, nie powinny być przeprowadzone przez przypadającą im w danym roku naprawę główną lub uzupełniającą, nie nadają się do innego użytku i muszą być skreślone z inwentarza. Plan skreślenia parowozów z inwentarza układa się według miesięcy na zasadzie wzoru, dołączonego do niniejszych przepisów (załącznik № 1).

Uwaga. Ze względów gospodarczych w najbliższych latach w planie skreślania parowozów z inwentarza należy umieszczać tylko takie parowozy, których siła pociągowa i wiek wykluczają możność celowego użycia parowozu.

2. Po nadejściu terminu, w którym przewidziane jest skreślenie parowozu z inwentarza, parowóz należy odstawić od ruchu i oddać do warsztatów głównych lub pomocniczych celem oględzin jego; oględziny powinny być dokonane przy udziale naczelnika parowozowni macierzystej, do której był przydzielony dany parowóz.

Rezultat oględzin powinien być uwidoczniony w protokule według załączonego wzoru (załącznik № 2). Protokuł, podpisany przez naczelnika warsztatów i parowozowni odsyła się do Dyrekcji, która zaopatruje go we wniosek odnośnie skreślenia parowozu z inwentarza i przedstawia do decyzji Ministerstwa Kolei Żelaznych — odpis protokułu pozostaje w warsztatach.

Po uzyskaniu zgody Ministerstwa Kolei Żelaznych na skreślenie danego parowozu z inwentarza, parowóz musi być zlikwidowany przez rozbiórkę w warsztatach.

Części zapasowe, zdatne do użytku, oraz łom cenny (miedź, mosiądz winny być przechowane w miejscowych magazynach celem dalszego użycia, reszta części parowozów powinna być zaliczona na złom celem ewentualnej sprzedaży.

3. Wszystkie parowozy, które dosięgły lub przekroczyły wiek lat 35 dla osobowych, 40 dla towarowych przy oddaniu do naprawy głównej i uzupełniającej programowej lub wypadkowej muszą być zbadane po oddaniu do warsztatów tak samo, jak wskazano w punkcie 2.

W zależności od wieku, siły pociągowej i przybliżonych kosztów naprawy parowóz powinien być zakwalifikowany bądź do naprawy bądź do skreślenia z inwentarza.

Protokuł sporządzony według wskazanego wyżej wzoru (załącznik № 2) przesyłają warsztaty do Dyrekcji, która zaopatruje go w odpowiednio uza-

sadniony wniosek i niezwłocznie wysyła protokuł do Ministerstwa Kolei Żelaznych — odpis protokułu pozostaje w warsztatach.

Przed uzyskaniem zgody Ministerstwa Kolei Żelaznych na naprawę parowozu w wieku prekluzyjnym, parowóz taki nie może być wzięty do naprawy

4. Celem uniknięcia omyłek Dyrekcje powinny zaopatrzyć wszystkie warsztaty i parowozownie w numeryczne spisy parowozów w wieku prekluzyjnym.

Uwaga. Za parowozy inwentarzowe Polskich Kolei Państwowych uważa się wszystkie parowozy nabyte lub zbudowane przez Ministerstwo Kolei Żelaznych, wszystkie parowozy pochodzenia niemieckiego i rosyjskiego znajdujące się na sieci Polskich Kolei Państwowych, oraz parowozy pochodzenia austrjackiego, których przydział był podany Dyrekcjom do wiadomości. Spis parowozów inwentarzowych Polskich Kolei Państwowych w miarę ich przydziału Ministerstwo Kolei Żelaznych każdorazowo podaje do wiadomości Dyrekcji.

5. Niniejsze przepisy obowiązują wszystkie Dyrekcje od 1 stycznia 1922 r.

Za Ministra
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu.

P. K. P.
Dyrekcja Kolei Państwowych
w ....

Załącznik № 1.

P L A N
skreślenia parowozów z inwentarza na rok 19..

Miesiąc	Osobowe		Towarowe		Kuse		Uwagi
	Serja i №	Rok budowy	Serja i №	Rok budowy	Serja i №	Rok budowy	
Styczeń							
Luty							
Marzec							
Kwiecień . . .							
Maj							
Czerwiec . . .							
Lipiec							
Sierpień . . .							
Wrzesień . . .							
Październik. .							
Listopad . . .							
Grudzień . . .							

Prezes (podpis)

P. K. P. **Załącznik № 2.**

Dyrekcja Kolei Państwowych
w ....

PROTOKUŁ №

oględzin celem $\frac{\text{naprawy głównej (uzupełniającej)}}{\text{skreślenia z inwentarza}}$ **parowozu** .... **№**

z tendrem serji .... **№** ....

1. Dyrekcja macierzysta ....
2. Rok budowy $\frac{\text{parowozu}}{\text{kotła}}$ .... tendra ....
3. Wytwórnia parowozu .... tendra ....
4. Nadpreżność pary:
   a) budowy kotła ....
   b) zredukowana (ostatnio dozwolona) ....
5. Siła pociągowa parowozu $\left(\frac{\text{waga napędna}}{6}\right)$ ....
6. Przebieg parowozu w kilometrach:
   a) od dnia zbudowania ....
   b) „ „ ostatniej naprawy głównej ....
   c) „ „ „ „ uzupełniającej ....
   d) „ „ „ „ małej ....
7. Data ostatnich napraw parowozu i tendra:
   a) głównej ....
   b) uzupełniającej ....
   c) małej ....
8. Waga parowozu:
   a) próżnego ....
   b) w stanie roboczym ....
   c) napędna ....

8a. Waga tendra:
   a) próżnego ....
   b) z pełnym zapasem wody i paliwa ....

9. Stan ważniejszych części parowozu i tendra:
   a) kocioł (materjał, palenisko, osprzęt) ....
   ....
   ....
   ....

b) rama parowozu i tendra (opis pęknięcia, szkic) ....

....

....

c) inne części parowozu ....

....

....

d) zbiornik na wodę tendra (stan ścian) ....

....

10. Zapasowe części zdatne do użytku, ich przybliżona wartość:

....

....

....

11. Waga materjałów przybliżona (miedź, mosiądz, stal) ....

....

....

....

12. Waga pozostałych części przybliżona ....

....

....

13. Jakość i przybliżony koszt naprawy:

a) jakiej naprawy wymaga:

parowoz ...., tender ....

b) koszt naprawy:

parowozu ...., tendra ....

14. Wartość parowozu i tendra na złom ....

....

Ze względu na .... wiek parowozu i tendra,

.... stan parowozu i tendra

.... koszty naprawy ....

parowóz i tender kwalifikuje się:

do $\frac{\text{naprawy}}{\text{skreślenia z inwentarza}}$ ....

15. Uwagi: ....

....

Podpisy:

Naczelnik (Oddziału, Inspektoratu, Urzędu, Maszynowego) m. p.

Naczelnik Warsztatów Głównych m. p.

Naczelnik Parowozowni macierzystej m. p.

Data ....

Uzasadnienie wniosku na $\frac{\text{naprawę}}{\text{skreślenie z inwentarza}}$ parowozu serji № ,

Tendra serji .... № ....

W myśl okólnika Ministerstwa Kolei Żelaznych № .... z dnia ....
Dyrekcja Kolei Państwowych w .... przedstawia przy niniejszem protokuł №........., z dnia......... oględzin w warsztatach ....
parowozu serji......... № .... i tendra № ....
wnosząc o .... ich ....
z uwagi na ....

....

....

Prezes Dyrekcji ....

Dyrektor Wydziału Mechanicznego ....

Data ....

ZAWIADOMIENIA.

Izba dyscyplinarna Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie na rok 1922.

W myśl § 104 punkt 1 i 2 obowiązującej dotychczas w Małopolsce ordynacji służbowej dla pracowników kolejowych, zostali zamianowani:

Przewodniczący:

Wenzl Paweł, starszy radca.

Członkowie:

Inż. Lohrfing Jan, radca
Inż. Szeligowski Karol, radca

Górski Józef, radca
Telichowski Ryszard, inspektor
Kamiński Adolf, inspektor,
Bugno Stanisław, inspektor
Inż. Turyn Filip, starszy komisarz budowy,
Białowąs Kazimierz, komisarz
Jakubowski Józef, rewident.

W myśl § 104 punkt 3 ordynacji służbowej wylosowano dla pojedynczych grup następujących członków:

Grupa I.

Adamiak Antoni, adjunkt
Nistenberger Marceli, st. rewident
Kochański Piotr, adjunkt
Radwański Czesław, st. rewident
Löwner Leon, komisarz
Popowicz Jakób, adjunkt
Kamiński Leopold, st. rewident
Stüber Ludwik, adjunkt
Wagner Aleksander, inspektor.

Grupa II.

Specht Ferdynand, inspektor
Inż. Sądel Wojciech, st. radca
Międziobrodzki Jan, rewident
Bodnarczuk Józef, adjunkt
Wiche Adolf, adjunkt
Inż. Dziekoński Włodzimierz, radca.

Grupa III.

Kuziel Piotr, adjunkt
Godziński Jan, adjunkt
Neiger Izaak, st. inspektor
Daniel Leon, oficjał
Chudzikiewicz Piotr, adjunkt
Inż. Mahler Juljusz, komisarz masz.

Grupa IV.

Jachimowski Józef, inspektor
Chrzanowski Jakób, rewident
Radzięda Jan, radca
Nowosielski Władysław, adjunkt
Rosenberg Ioachim, st. komisarz
Geissler Marjan, asystent,

Grupa V.

Hawliczek Leon, konduktor
Truch Leon, placmistrz
Zdżański Leonard, st. konduktor
Blachaczek Ludwik, magazynomistrz
Chmiel Bazyli, st. konduktor
Szenderowski Stefan, st. konduktor
Michoń Leonard, st. konduktor
Hayne Józef, placmistrz
Krzak Michał, st. konduktor.

Grupa VI.

Gustkiewicz Józef, sygnałomistrz
Hołysz Wilhelm, eksp. kancel.
Konrad Józef, stacjomistrz
Nowotarski Ksawery, st. majster
Ratajewski Karol, st. majster
Wanke Leopold, sygnałomistrz.

Grupa VII.

Schneider Michał, st. majster
Wiśniowski Gustaw, eksp. kanc.
Romański Władysław, st majster
Harbich Franciszek, kier. parowozów
Zachara Józef, kier. parowozów
Czekański Władysław, kier. parow.
Wild Aleksander, kier. parowozów
Mazurek Kazimierz, kier. parowoz.
Merk Wawrzyniec, st. majster.

Grupa VIII.

Machles Jakób, eksp. kancel.
Bukowski Ludwik, eksp. kancel.
Korczowski Władysław, rew. pociąg.
Pöckh Flawiusz, stacjomistrz
Gumol Ignacy, rewizor pociągów
Muszyński Karol, magazynomistrz.

Grupa IX.

Drohomirecki Mikołaj, konduktor
Mazurak Bazyli, konduktor
Niemaczek Ignacy, konduktor
Bator Piotr, konduktor
Grabowski Stefan, konduktor
Stocki Michał, konduktor
Gałuszkiewicz Jan, konduktor
Podoliński Józef, konduktor
Hrabec Jan, konduktor.

Grupa X.

Podbielski Tadeusz, przetokowy
Piasecki Piotr, dozorca magazynu
Bienas-Backo Teodor, przetokowy
Atamaniuk Piotr, przetokowy
Schneider Jerzy, blokowy
Sebestjan Jan, zwrotniczy
Sawkiewicz Jan, przetokowy
Zoufaly Józef, dozorca magazynu
Biłas Piotr, przetokowy.

Grupa XI.

Wolański Antoni, podmajstrzy
Teichman Włodzimierz, podmajstrzy
Schworm Filip, pomocnik warsztat.
Wełykanowicz Michał, torowy
Wrona Juljan, podmajstrzy
Zawiślak Antoni, torowy
Zaremba Dominik, podmajstrzy
Nykołyszyn Daniel, podmajstrzy
Ruf Kornel, podmajstrzy.

Grupa XII.

Drabik Władysław, podmajstrzy
Wawrzaszek Jan, palacz
Gondecki Józef, podmajstrzy
Humeniuk Emil, palacz
Meniów Mikołaj, podmajstrzy
Skowroński Adolf, podmajstrzy
Tanach Karol, pomocn. warsztatowy
Habel Stefan, podmajstrzy
Rewiuk Józef, palacz.

Grupa XIII.

Harth Jan, podmajstrzy
Stybel Wojciech, sługa magazynowy
Czub Paweł, woźny
Lubka Stanisław, pomocnik kancel.
Leszczyński Antoni, woźny
Kotniewicz Ignacy, woźny.

L. Dz. I. 17233/5 21.

Izba dyscyplinarna Dyrekcii Kolei Państwowych we Lwowie.

W myśl § 104 punkt 1 i 2 obowiązującej dotychczas w Małopolsce ordynacji służbowej dla pracowników kolejowych zostali zamianowani:

Przewodniczący:

Dr. Pawluszkiewicz August, Wiceprezes Kolei Państwowych.

Członkowie:

Zygmunt Swator, stały zastępca przewodniczącego starszy radca
Bodyński Józef, starszy radca, zastępca przewodniczącego
Inż Słowik Marcin, starszy radca
Inż. Ilnicki Tadeusz, starszy radca
Szyszkowski Adam, inspektor
Stawarski Antoni, inspektor
Inż. Witkowski Tadeusz, radca
Ettinger Fischel, radca
Piasecki Ludwik, inspektor
Płaneta Jan, radca
Dr. Świgost Stanisław, radca
Inż. Mańkowski Juljusz, starszy komisarz budowy.

W myśl § 104 pkt. 3 ordynacji służbowej wylosowano dla pojedynczych grup następujących członków:

Grupa I.

Iwanejko Karol, asystent
Zahajkiewicz Antoni, adjunkt
Mazurkiewicz Jan, inspektor
Zurakowski Władysław Klaudjusz, rewident
Kret Józef, asystent
Lachowicz Juljan, asystent
Richter Jan, adjunkt
Radziejowski Klemens, inspektor
Eitelberg Karol, starszy rewident.

Grupa II.

Bredy Karol, adjunkt
Inż. Fuchsa Marcin, starszy radca
Baternay Andrzej, adjunkt
Gogół Adam, asystent
Górski Tytus, oficjał
Inż. Świrski Franciszek, st. kom. bud.

Grupa III.

Zachuta Antoni, oficjał
Sołtys Władysław, adjunkt
Richter Józef, oficjał
Jakubowski Bolesław, oficjał
Gelbard Adolf, rewident
Zielonka Kazimierz, rewident.

Grupa IV.

Gawalewicz Stanisław, adjunkt
Kellner Oskar, rewident
Hemmerling Kazimierz, starszy radca
Gold Mojżesz, oficjał
Humiecki Leon, asystent
Scpotnicki Aleksander, rewident.

Grupa V.

Klimczyk Jan, starszy konduktor
Mattern Wilhelm, starszy konduktor
Ryziewicz Marjan, nadz. przetaczania
Kukla Piotr, starszy konduktor
Jurczeńko Szymon, st. konduktor
Grzywiński Stanisław, eksp. kancel.
Lorek Piotr, st. konduktor
Fitio Filip, st. konduktor
Duchnycz Antoni, st. konduktor.

Grupa VI.

Bąk Piotr, nadz. szlaku
Zołyniak Andrzej, nadz. szlaku
Listopad Józef, nadz. szlaku
Parys Mieczysław, nadz. sygnałów
Knobloch Klemens, nadz. sygnałów
Tatara Stanisław, nadz. warszt. sygn.

Grupa VII.

Żelechowski Marjan, nadz parowoz.
Farion Stanisław, kier. parowozu
Schulc Stanisław, kier. parowozu
Martyniak Jan, kierownik parowozu
Grabiarz Mikołaj, kier. parowozu
Kotschy Adam, kierownik parowozu
Bisanz Filip, kierownik parowozu
Roczek Rudolf, nadz. parowozów
Köhler Stanisław, nadzorca wozów.

Grupa VIII.

Feuermann Dawid, nadz. magazynu
Kosar Mikołaj, nadzorca magazynu
Emerich Piotr, nadzorca magazynu
Schindler Karol, ekspedjent kancel.
Ambros Bazyli, nadzorca magazynu
Aufschauer Rubin, nadzorca stacji.

Grupa IX.

Lorek Władysław, konduktor
Hrycak Józef, konduktor
Zalewski Franciszek, konduktor
Selig Marek, konduktor
Szumański Tomasz, konduktor
Dziurzyński Stanisław, konduktor
Sawczyn Michał, konduktor
Paszko Jan, konduktor
Borecki Tomasz, konduktor.

Grupa X.

Wytulany Jan, zwrotniczy
Dąbrowicki Antoni, kontr. zwrotnic
Gołębiowski Mikołaj, sługa stacyjny
Siarczyński Stanisław, lampiarz
Bagaj Bazyli, kontroler zwrotnic
Nazarkiewicz Piotr, zwrotniczy
Kusznir Grzegorz, zwrotniczy
Bommersbach Michał, st. przetok.
Schwarz Ernest, przetokowy.

Grupa XI.

Rewucki Wawrzyniec, podmajstrzy
Hepnar Wojciech, woźny
Dąbrowski Włodzimierz, ślusarz mostowy
Noryński Antoni, torowy
Ogiełło Antoni, woźny
Pohorecki Józef, ślusarz sygnałowy
Schindler Marcin, portjer
Sydor Zacharjasz, woźny
Loret Michał, podmajstrzy.

Grupa XII.

Szczur Wojciech, majster
Stepa Prokop, podmajstrzy
Chirowski Wawrzyniec, zwrotniczy
Ryziński Michał, podmajstrzy
Pawlaczak Michał, palacz na lokom.
Staudt Alojzy, podmajstrzy

Staudt Józef, dozorca wozów
Jabłoński Stanisław Wojciech, podmajstrzy
Karwasz Karol, pom. warsztatowy.

Grupa XIII.

Ostapczuk Mikołaj, woźny
Panz II Jan, woźny
Kowal Jan, woźny
Woźnicki Michał, podmajstrzy
Augustynowicz recte Krzyczkowski Władysław, dozorca magazynu
Najwer Szymon, woźny.

L. Dz. I. 551/5/22.

Przeniesienia:

Inż. Kwaśniewski Paweł, radca kolei państwowych z Małopolskiego Oddziału Budowy Kolei Państwowych we Lwowie do okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie, na własną prośbę.

L. I. 613/3/22.

Przeniesienia na emeryturę:

Z dniem 1 kwietnia 1922 r.

Inż. Sperro Wilhelm, starszy radca kolei państwowych, Dyrekcja Krakowska.

Inż. Garbusiński Leon, radca kolei państwowych, Dyrekcja Krakowska.

Stephan Franciszek, starszy inspektor kolei państwowych, Dyrekcja Krakowska.

Malec Michał, starszy inspektor kolei państwowych i zastępca naczelnika Wydziału finansowego, Dyrekcja Krakowska.

Pierro Antoni, inspektor kolei państwowych, Dyrekcja Krakowska.

Stelczyk Kazimierz, inspektor kolei państwowych, Dyrekcja Krakowska.

Kuszpeciński Ludwik, inspektor kolei państwowych, Dyrekcja Krakowska.

Jabłoński Bronisław, inspektor kolei państwowych, Dyrekcja Krakowska.

Deszkiewicz Władysław, inspektor kolei państwowych, Dyrekcja Krakowska.

Pieterkiewicz Władysław, inspektor kolei państwowych, Dyrekcja Krakowska.

L. I. 215/3/22.

Rutkowski Stanisław, inspektor kolei państwowych, Dyrekcja Krakowska.

L. I. 339/3/22.

Z dniem 1 lipca 1922 r.

Possinger Karol, inspektor kolei państwowych i naczelnik Urzędu ruchu Stróże, Dyrekcja Krakowska.

L. I. 546/3/22.

Zwolnienia:

Kostecki Jerzy, pomocnik radcy prawnego Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie, z dniem 1 lutego 1922 r. na własną prośbę.

L. I. 782/3/22.

KONKURSY:

na posadę naczelnika urzędu ruchu Stróże w Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płacy i dłuższa wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie ruchu.

Termin składania podań do 10 marca 1922 r.

L. I. 546/3/22.

na posadę naczelnika warsztatów elektrotechnicznych Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płacy, ukończone studja politechniczne (wydział elektrotechniczny, ewentualnie wydział budowy maszyn), oraz dłuższa praktyka w służbie elektrotechnicznej i warsztatowej.

Termin składania podań do 10 marca 1922 r.

L. I. 17168/3/21.

na posadę naczelnika działu ogólnego i dla przedsiębiorstw pomocniczych w Wydziale przewozowo-taryfowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płacy, wykształcenie średnie oraz dłuższa wszechstronna praktyka w służbie przewozowo taryfowej.

Termin składania podań do 10 marca 1922 r.

L. I. 357/3/22.

na dwie posady rewizorów dochodów w Wydziale dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płacy, dokładna znajomość rachunkowości stacyjnej i dłuższa praktyka w wydziale dochodów.

Termin składania podań do 10 marca 1922 r.

L. I. 1080/3/22.

na posadę naczelnika działu towarowego w Wydziale dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: 4 lub 5 stopień płacy, ukończone studja średnie, dokładna znajomość taryf i przepisów przewozowych oraz rachunkowości stacyjnej i dłuższa praktyka w Wydziale dochodów.

Termin składania podań do 10 marca 1922 r.

L. I. 17496/3/21.

na posadę kontrolera ruchu w Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płacy i dłuższa wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie ruchu.

Termin składania podań do 10 marca 1922 r.

L. I. 761/3/22.

na posadę kierownika Oddziału parowozowego w warsztatach głównych w Stryju w Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne (dział budowy maszyn), 6 lub 7 stopień płacy i dłuższa praktyka w wykonawczej inżynierskiej służbie mechanicznej.

Termin składania podań do 10 marca 1922 r.

L. I. 1161/3/22.

na posadę zastępcy naczelnika Wydziału finansowego z przeznaczeniem do spraw materjałowych w Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: 4 lub 5 stopień płacy i dłuższa wszechstronna praktyka w służbie materjałowej.

Termin składania podań do 10 marca 1922 r.

L. 215/3/22.

Tłoczono w Drukarni Państwowej. 16621